

6. 駅前空間整備の進め方

「5.駅前空間の全体構想」を実現するためには、整備条件や施設相互の関係などを考慮しながら、整備を順次進めていく必要があります。ここでは駅前空間の整備の進め方について整理します。

1) 基本的考え方

駅前広場を中心とする都市基盤整備は、新空港線の事業実施や駅舎・駅ビルや駅前周辺街区の更新などとの連携が必要な整備もあり、蒲田駅周辺再編プロジェクト策定から5年以内を目途に着手をめざす「初動期整備」と、初動期整備に引き続き条件が整ったものから順次着手する「中・長期整備」に整理します。

駅前空間整備の進め方

初動期（～5年程度）

- 駅前空間再編の端緒となる公共空間を中心とした整備
- 蒲田駅周辺再編プロジェクト策定から5年以内を目途に着手

初動期整備計画

初動期で整備を行う都市基盤について、「7. 初動期整備計画」でまとめます。

(初動期整備の概要)

- 東口駅前広場拡張による暫定整備
- 東口駅前広場地下自転車駐車場整備
- 西口駅前広場の再整備(南側のフラット化など)

中・長期（～10・20年程度）

- 新空港線の事業実施や駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備
- 初動期整備に引き続き、実現化条件が整ったものから順次着手

中・長期整備指針

将来の都市基盤整備のほか、その整備を進めていくうえで前提となる新空港線や駅舎・駅ビル、周辺街区も含めて、整備内容と整備条件・課題を「8. 中・長期整備指針」でまとめます。

(中・長期整備の概要)

- 駅前周辺街区と連携した駅前広場の拡張
- 新空港線整備を踏まえた駅前広場機能の拡充
- 駅舎・駅ビルの機能更新などに合わせた自由通路の整備

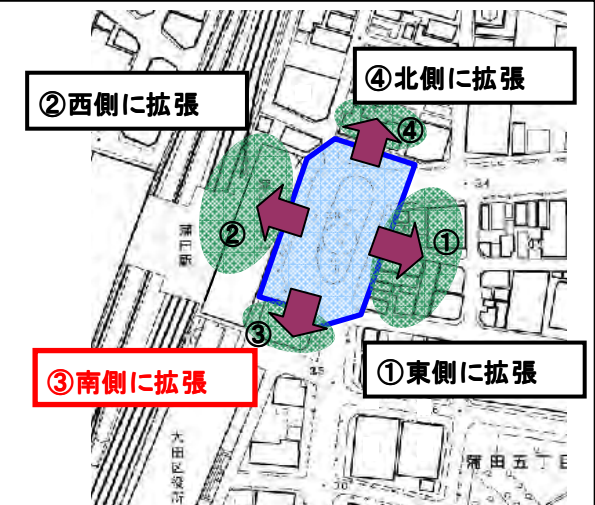
2) 駅前広場面積拡張の考え方

歩行者環境の改善や交通施設の集約など交通結節機能の強化を図るためには、広場面積の拡張が必要であることから、拡張の考え方を示します。

①東口駅前広場面積の拡張

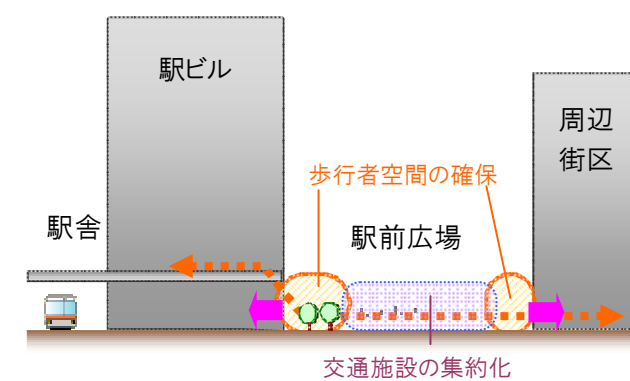
パターン1: 民間用地の取得

- ・初動期は、南側の歩行者交通量への対応、駅前広場の南北広がりバランス、新空港線への対応等を考慮し、南側(右図③)に拡張
- ・新空港線の整備に影響する民間用地の取得



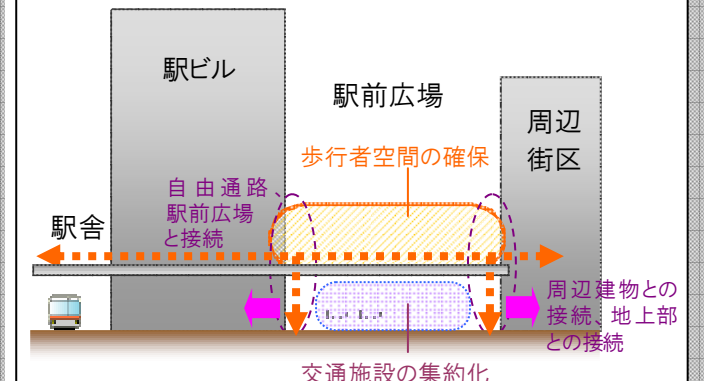
パターン2: 地上部の拡張

- ・駅ビル、駅前広場周辺街区と今後の協議により、建替ルール(低層部セットバック等)により歩行者空間を確保



パターン3: 上空利用による拡張

- ・ペDESTリアンデッキ等での上空利用による拡張



②西口駅前広場面積の拡張

- ・駅ビル、駅前広場周辺街区と今後の協議により、建替ルール(低層部セットバック等)により歩行者空間を確保

3) 東西駅前空間整備の進め方

「1)基本的考え方」で示した都市基盤の段階的整備を踏まえて、東西駅前広場における初動期、中・長期の整備の概要について整理します。

①東口駅前広場

【将来目標】

1. 歩行者環境改善による駅利用者の快適な利用と駅周辺への回遊性の創出
2. 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
3. 自転車駐車場整備による自転車利用環境の向上と暫定自転車駐車場跡地の活用

初動期整備

【初動期整備の目標】 歩行者環境の改善を重視した整備

●駅前広場南側用地の取得を前提とする整備

【整備概要】

用地取得による拡張部を含めた初動期における地上部での駅前広場の整備を検討

1.歩道拡幅等による歩行者空間の確保

- ・歩行者集中による交錯が発生している歩道を拡幅するとともに、回遊の主動線となるぼがらード・中央通り・アロマスクエア方向の歩行者空間を改善し、サービス水準・A水準を確保する

2.交通施設の配置変更

- ・補助 36 号線のバス乗車・降車場の駅前広場への集約に向け、広場の拡張に合わせて、まず、降車場を駅前広場内に配置する(自転車走行空間を考慮)
※乗車場を集約する場合は、その一部が補助 36 号線に残る
- ・バス乗車・降車場箇所数を調整し、コンパクト化を図る
- ・交通島をタクシー待機場として活用する

3.一般車両の動線変更

- ・駅前広場内に進入していた一般車動線を分離し、バス・タクシーとの交錯を解消する

中・長期整備

【中・長期整備の目標】 初動期整備に続く交通施設の集約化

●駅前広場上空利用などによる更なる駅前広場面積拡張を前提

●新空港線整備に影響する用地の取得

【整備概要】

更なる面積拡張と周辺施設更新の状況を踏まえ、整備条件が整ったところから順次整備

1.駅前広場の面積拡張

- ・駅ビル・周辺街区と今後の協議により、建替えルール(低層部セットバック等)により歩行者空間を確保する
- ・交通機能を駅前広場に集約するため、地上の歩行者空間の一部をペDESTリアンデッキなどにより確保し、交通島の横断歩道を解消し交通施設を再配置する

2.交通施設の駅前広場への集約

- ・補助 36 号線のバス乗車場を駅前広場に配置する。(自転車走行空間を考慮)
- ・交通島をバス乗車・降車場、タクシー待機場として活用する

3.自由通路と駅前広場・周辺街区の結節

- ・駅舎・駅ビル更新に合わせて新たに設置する自由通路とペDESTリアンデッキを接続し、駅前広場地上部や周辺街区へ繋ぐことで、バス利用の利便性や駅周辺への回遊性の向上を図る

4.新空港線整備を踏まえた駅前広場機能の拡充

- ・整備に影響する用地取得及び、交通施設を再配置する

②西口駅前空間

【将来目標】

1. オープンスペース確保による歩行者環境の改善と商店街との一体的な賑わいの創出
2. 新空港線事業化を踏まえた交通機能の再配置による公共交通利便性の向上

初動期整備

【初動期整備の目標】 歩行者環境の改善を重視した整備

【整備概要】

既存駅前広場の形状を活かしつつ、歩行者環境やにぎわい創出空間整備を検討

1.歩行者動線整備による歩行者環境の改善

- ・駅前広場南側スペースを活かした駅前空間をつくるため、歩行者動線の改善を図るとともに駅と商店街を繋ぐオープンスペースを強調したにぎわい創出の拠点となる整備を行う
- ・駅前広場北側の歩行者動線を整備し、快適な歩行者環境を確保する

中・長期整備

【中・長期整備の目標】 交通結節機能の強化

●駅ビル、周辺街区建替えに合わせた地上空間確保も含めた整備

【整備概要】

初動期整備による駅前広場の利用状況や新空港線事業化、周辺施設の更新の状況を踏まえた整備

1.交通施設の再配置の検討

- ・分散配置されているバス乗車・降車場の駅前広場への集約やタクシー待機場の設置について、交通島も含めて再配置を検討した上で整備する

2.自由通路と駅前広場の結節

- ・駅周辺への回遊性向上につながる、駅舎・駅ビル更新に合わせて新たに設置する自由通路から駅前広場への動線を整備する

3.新空港線新駅への出入口などの調整

- ・新駅への出入口や連絡通路などについて調整する

4.歩道拡幅等による歩行者空間の確保

- ・補助 37 号線のバス乗車場付近の歩道を拡幅し、ゆとりある歩道空間を確保する
※中央分離帯撤去、バス乗車場の再配置の考え方により整備時期変更の可能性あり

③東口駅前広場地下自転車駐車場

【整備目標】

1. 緑道整備や歩行者環境の改善を図るため暫定自転車駐車場を解消する
2. 駅周辺の放置自転車を解消するため利用しやすい自転車駐車場を整備する
3. 歩行者・自転車の安全を確保するための自転車走行空間を整備する

【整備概要】

東口駅前広場の初動期整備に合わせて地下空間を活用した整備の検討

1.初動期整備

- ・地下空間に自走式平置きと機械式を併用し、利用区分と需要に対応した設置を行う
- ・利用者の走行動線を考慮した位置に出入口を設置する
- ・北側地下通路を活用し、自転車通行(押し歩き)が可能な東西連絡通路を確保する

2.中・長期整備

- ・駅ビルや周辺建物の更新に合わせた連絡通路や初動期で対応できなかった整備課題を検討する

7. 初動期整備計画

1) 東口駅前広場空間整備の検討

◆ 初動期整備の主な内容

歩行者環境の改善を重視した整備を行う

※整備の前提として南側用地の取得により面積拡張

- ① 駅ビル側歩道の拡幅 ⇒ 現状約 6.5m → 幅員 9m 以上の確保
- ② 駅とまちを結ぶ歩行者動線の確保 ⇒ 回遊軸と結ぶ歩行者空間の確保
(補助 36 号線、東口中央通り、アロマスクエア方面)
- ③ バス降車場一部配置 ⇒ 補助 36 号線降車場を駅前広場内に配置
- ④ タクシー乗車場・待機場の配置 ⇒ タクシー待機場の新設
- ⑤ 一般車両の動線変更 ⇒ 駅街路 2 号線から補助 36 号線方向の一般車両動線の分離

※ 地上部整備に合わせた地下自転車駐車場の設置

◆ 中・長期に向けた課題

新空港線整備を踏まえ駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備

(初動期を踏まえた整備)

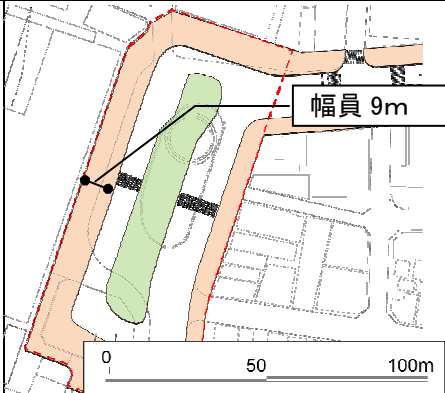
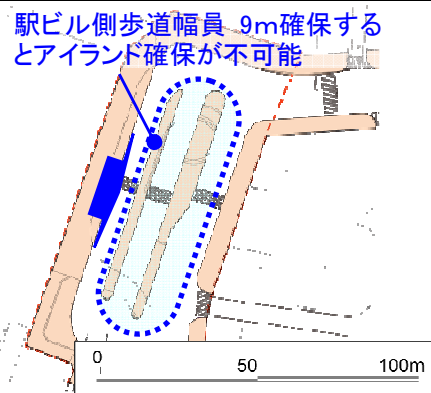
- 駅前広場の更なる拡張
⇒ 歩行者空間の拡充
- ⇒ 自動車動線と分離した安全な歩行者動線の確保
- 交通施設集約による再配置
⇒ 駅前広場外に残るバス乗車場、降車場の集約

(中・長期での周辺施設整備との連携)

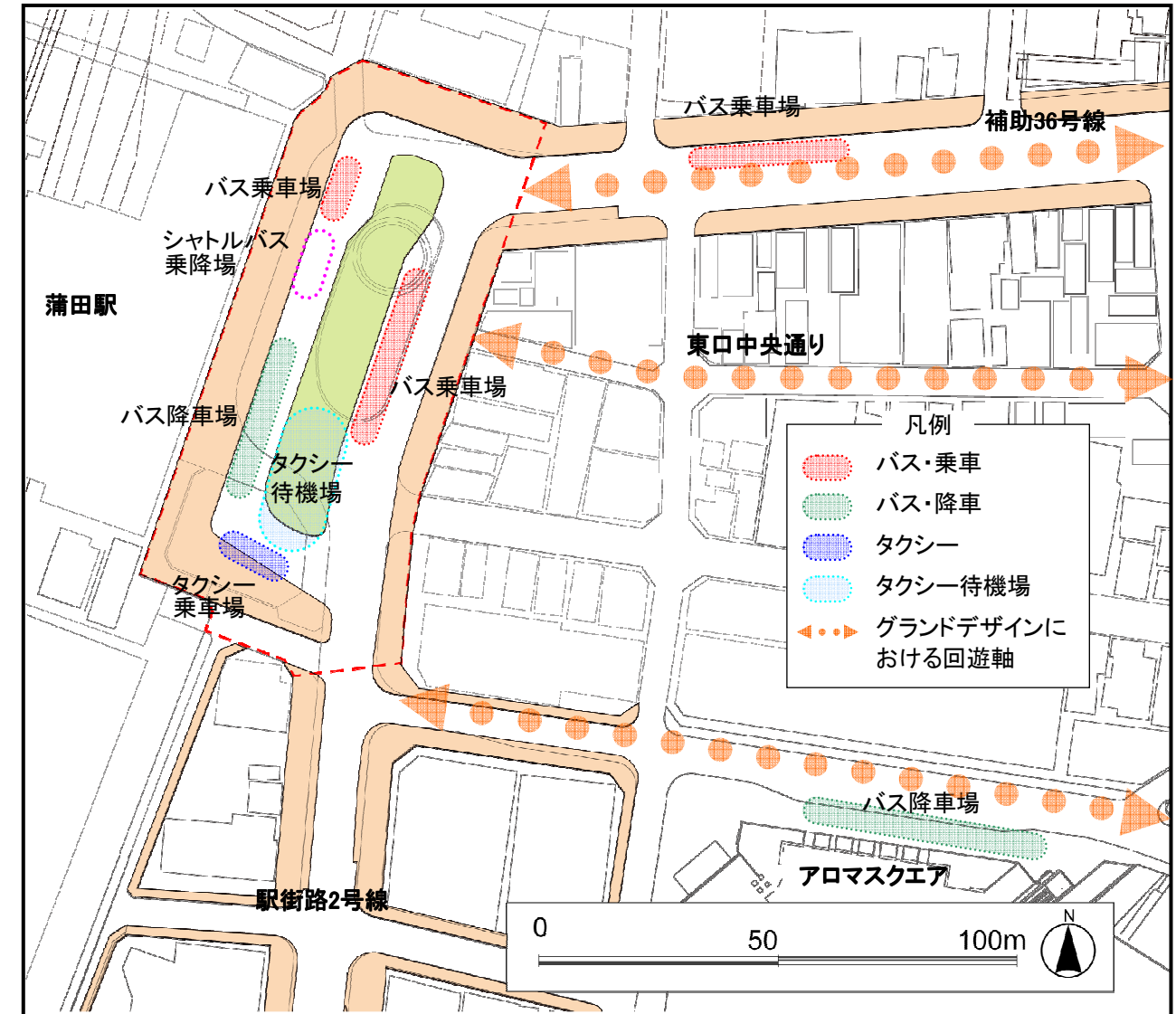
- 自由通路と駅前広場・周辺街区の結節
- 連絡通路と地上部との接続

◆ 駅前広場の配置パターン

歩行者環境の改善を重視して、駅前広場の基本的な配置パターンである「ロータリー型」と「アイランド型」について検討を行った。

	ロータリー型		アイランド型
○ 駅ビル側歩道をはじめとしてまとまった歩行者空間の確保が可能		× 駅ビル側歩道の幅員 9m 確保するとアイランド確保が不可能	

◆ 整備イメージ



整備イメージの概要	
歩行者環境	・ 駅ビル前面に十分な歩行者空間 (幅員 9m 以上) を確保 ・ 広場中央の横断歩道など回遊軸と結ぶ歩行者空間を確保
交通施設	・ 補助 36 号線のバス降車場を広場内に配置 ・ タクシー待機場を広場内に確保

初動期整備では南側に面積を拡張し、歩行者環境の改善を重視した整備を行います。中・長期にて、駅ビル・周辺街区との連携(上空利用、平面の拡張等)による駅前広場機能の更なる充実を図ります。

※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。

◆整備イメージ

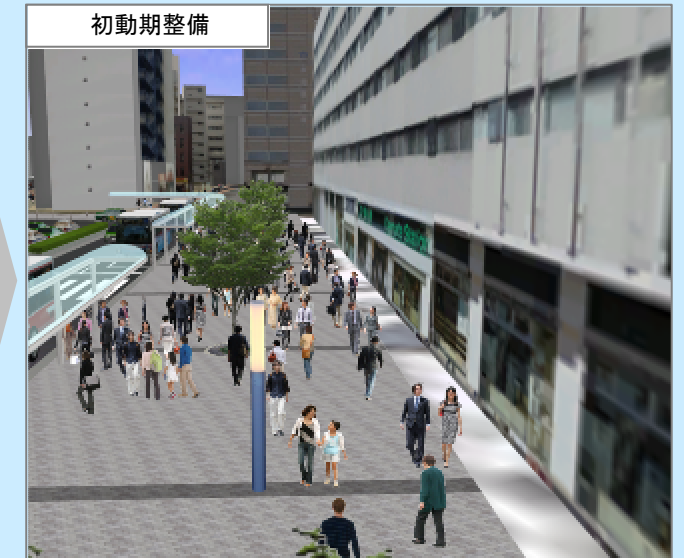
駅前広場全体

・駅前広場の拡張により、魅力ある駅前空間を創出します。



駅ビル側歩道の拡幅

・快適でゆとりある歩行者環境を確保します。



※ 画像は北から南方向を望んだもの

バス降車場一部配置

・補助36号線のバス降車場を駅前広場に配置し、バス利用者の利便性を向上します。



※ 画像は北から南方向を望んだもの

※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。

2) 東口地下自転車駐車場整備の検討

駅周辺での用地確保が困難なことや駅周辺の自転車駐車場の利用率を踏まえ、駅前広場整備に合わせて、地下に新たな自転車駐車場を設置する。

◆ 初動期整備の主な内容

駅前広場地下に、暫定自転車駐車場の解消と駅周辺の放置自転車へ対応した整備を行う	
① 必要台数の確保	⇒ 暫定自転車駐車場 約 2,500 台分 ⇒ 放置対策 約 500 台分 } 計 3,000 台
② 平置き・機械式の併用	⇒ 地上からの自走による入庫 ⇒ 地下 1 層部での自走式平置きと機械式 (水平式)
③ 自転車出入口の設置	⇒ 北・東・南側の 3 ヶ所設置 ⇒ エレベーターなどの併設
④ 歩行者専用出入口の設置	⇒ 広場南側、交通島内の 2 ヶ所設置
⑤ 東西連絡通路暫定整備	⇒ 既存地下通路の活用

◆ 中・長期に向けた課題

- 駅ビル、周辺建物の建替え時の連絡通路確保、エレベーター設置
- 東西地下連絡通路の再整備

機械式自転車駐車場イメージ

<地下フロアにおける機械式出入口>



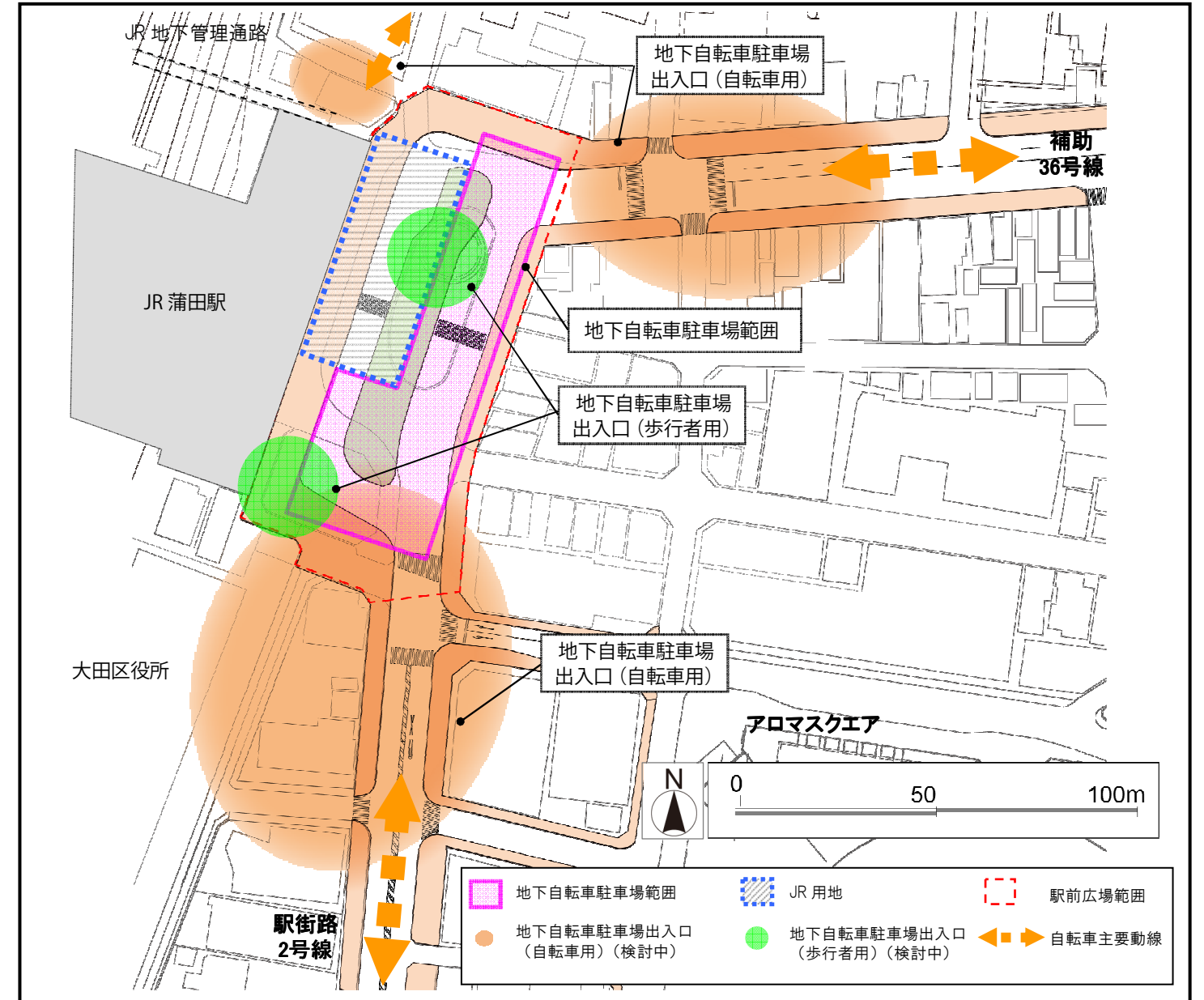
(葛西駅東口駐輪場・葛西駅西口駐輪場)

<機械式 (水平式) 自転車格納庫>



(市営相模大野駅西側自転車駐車場)

整備イメージ



◆ 地下自転車駐車場出入口事例(自走による入庫形式)



(目黒区立上目黒 1 丁目自転車駐車場)



自転車用エレベーターと歩行者専用階段
(大岡山駅前地下自転車等駐車場)



オートスロープ付き階段
(Luz 大森地下自転車等駐車場)

◇ 整備目標台数の考え方

暫定駐車場の解消と、駅周辺の放置自転車対応への駐車場として約3,000台を整備目標台数とする。

①【振替対象の暫定自転車駐車場】・・・約2,500台

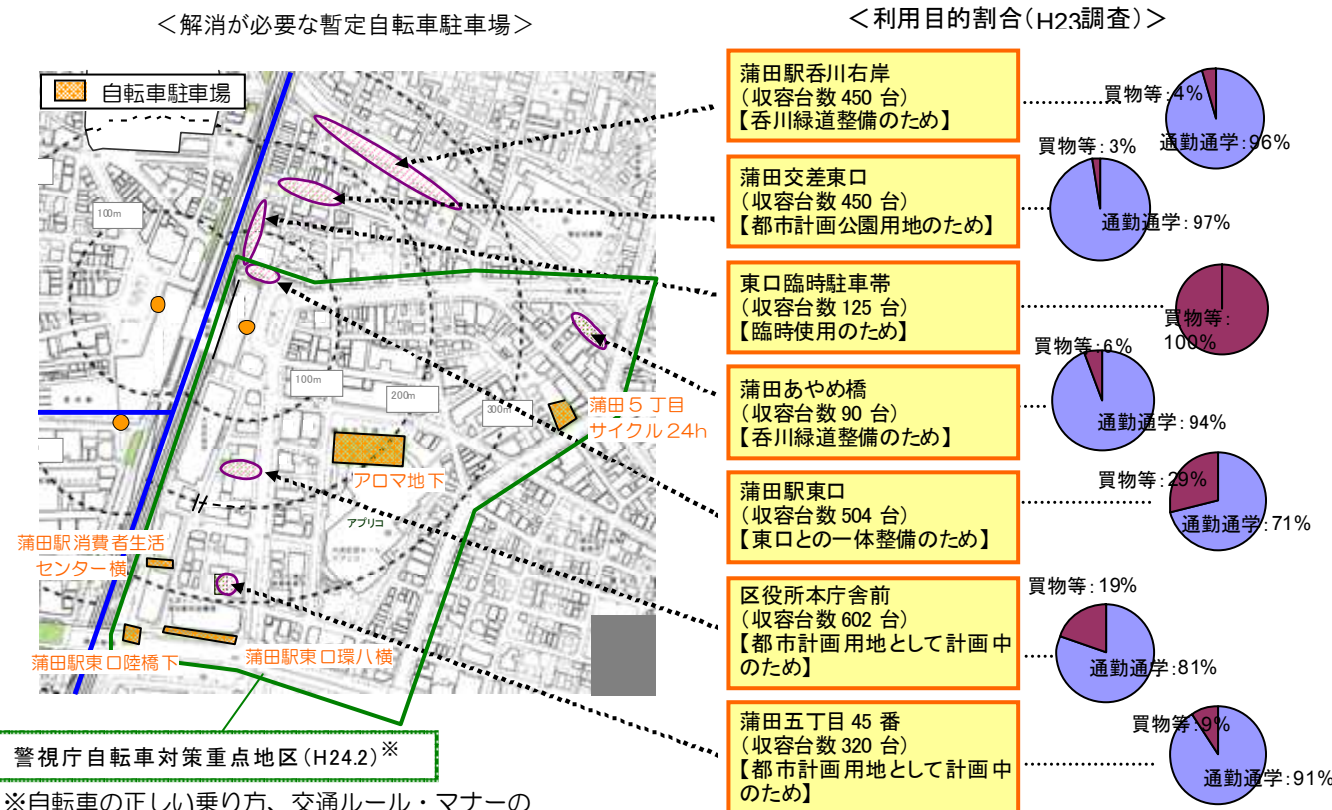
・暫定自転車駐車場の解消により、呑川緑道の整備促進や駅周辺の歩行者環境の改善による回遊性強化などを図るため、振替が必要な台数約2,500台を設定する

②【駅周辺の放置自転車の収容】・・・約500台

・駅周辺の放置自転車対応として、周辺の既存自転車駐車場との分担を考慮し、駅直近の放置自転車を対象に自転車車が最も集中する時間帯(15時台)の放置台数相当を設定する(約500台)

■ 振替対象の暫定自転車駐車場(約2,500台)

○暫定利用解消のため、東口エリアでは約2,500台(通勤通学:約2,100台、買物約450台)の自転車駐車場が必要



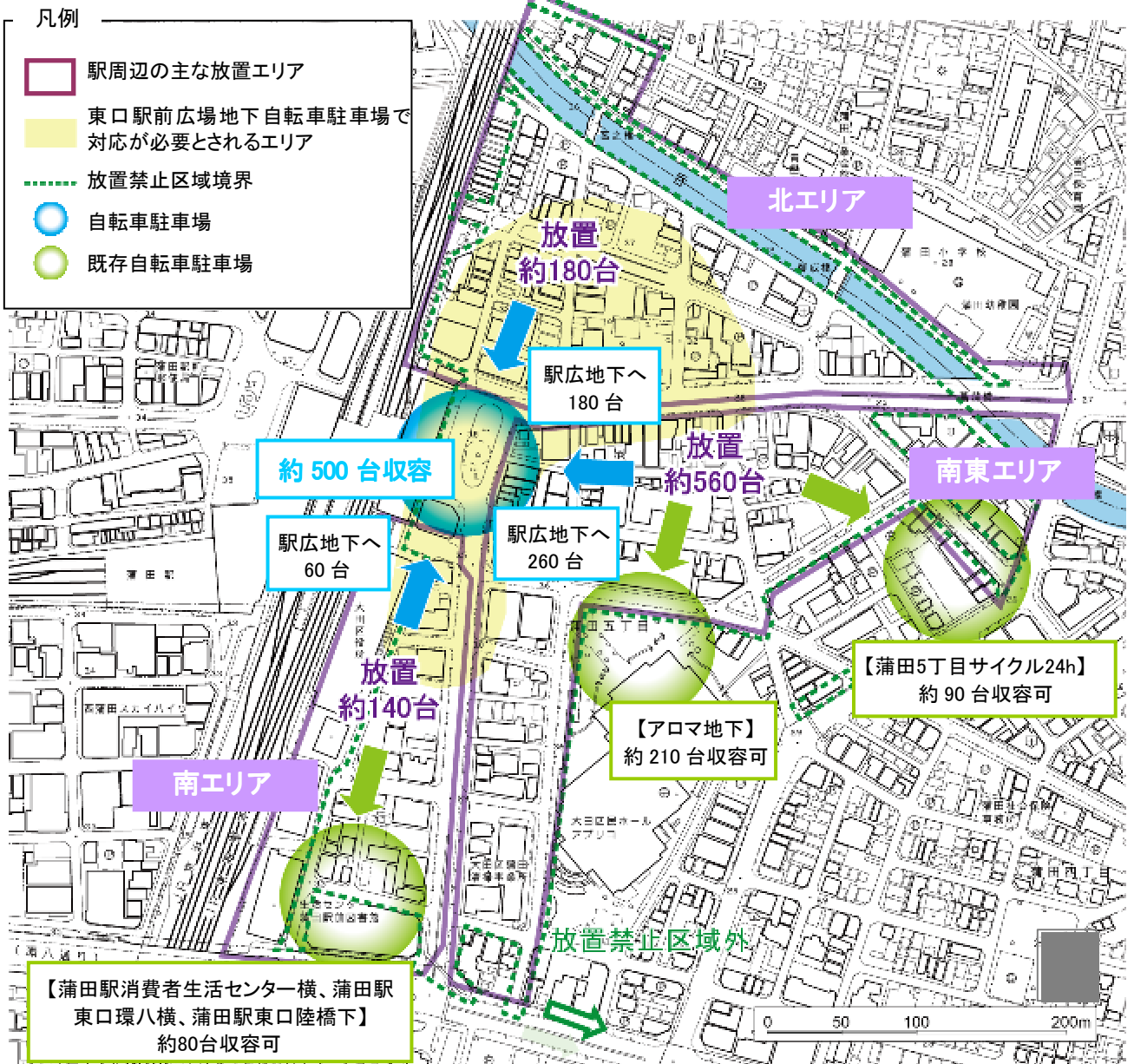
東口自転車駐車場の収容台数

自転車駐車場名	暫定自転車駐車場		利用目的割合に合わせた収容台数を按分(台)		左記以外の自転車駐車場		
	収容台数(台)	利用率※	通勤通学	買物等	自転車駐車場名	収容台数(台)	利用率※
蒲田駅呑川右岸	450	59%	432	18	蒲田5丁目サイクル24h	148	33%
蒲田交差東口	450	62%	437	13	アロマ地下	1,912	92%
東口臨時駐車帯	125	106%	0	125	蒲田駅消費者生活センター横	421	89%
蒲田あやめ橋	90	62%	85	5	蒲田駅東口環八横	1,014	51%
蒲田駅東口	504	103%	358	146	蒲田駅東口陸橋下	348	62%
区役所本庁舎前	602	141%	488	114			
蒲田五丁目45番	320	79%	291	29			
合計	2,541		2,091	450	合計	3,843	

出典:平成23年度蒲田駅周辺自転車利用者駐輪実態調査結果をもとに作成
※利用率は平日最大利用台数と収容台数の比率

■ 駅周辺の放置自転車の収容(約500台)

- 駅周辺の放置自転車について、収容台数に余裕のある周辺の既存自転車駐車場と分担して対応する
- 東口駅前広場地下自転車駐車場では、既存自転車駐車場の存在しないエリアを中心とした、約500台分(自転車が最も集中する時間帯(15時台)の、主に買物等が目的)の放置自転車への対応が必要



東口駅前広場地下自転車駐車場にて対応が必要な放置自転車台数

	放置台数(台) ①	既存自転車駐車場に対応が可能な収容可能台数(台) ②	東口駅前広場地下自転車駐車場にて対応が必要な放置台数(台) ③=①-②
北エリア	約180	0	約180
南東エリア	約560	約300 (アロマスクエア地下、蒲田5丁目サイクル24h)	約260
南エリア	約140	約80 (蒲田駅消費者生活センター、蒲田駅東口環八横、蒲田駅東口陸橋下)	約60
合計	約880	約380	約500

出典:平成23年度蒲田駅周辺自転車利用者駐輪実態調査結果をもとに作成

3) 西口駅前広場空間整備の検討

◆ 初動期整備の主な内容

歩行者環境の改善を重視した整備を行う

- ① 広場南側のフラット化と歩車道の段差解消
 - ⇒ 円形段差部の撤去
 - ⇒ 商店街前の歩道と車道の段差解消
- ② 広場北側歩道部の歩行者動線確保と歩車道段差解消
 - ⇒ 植栽等再配置
 - ⇒ 歩道と車道の段差解消

◆ 中・長期に向けた課題

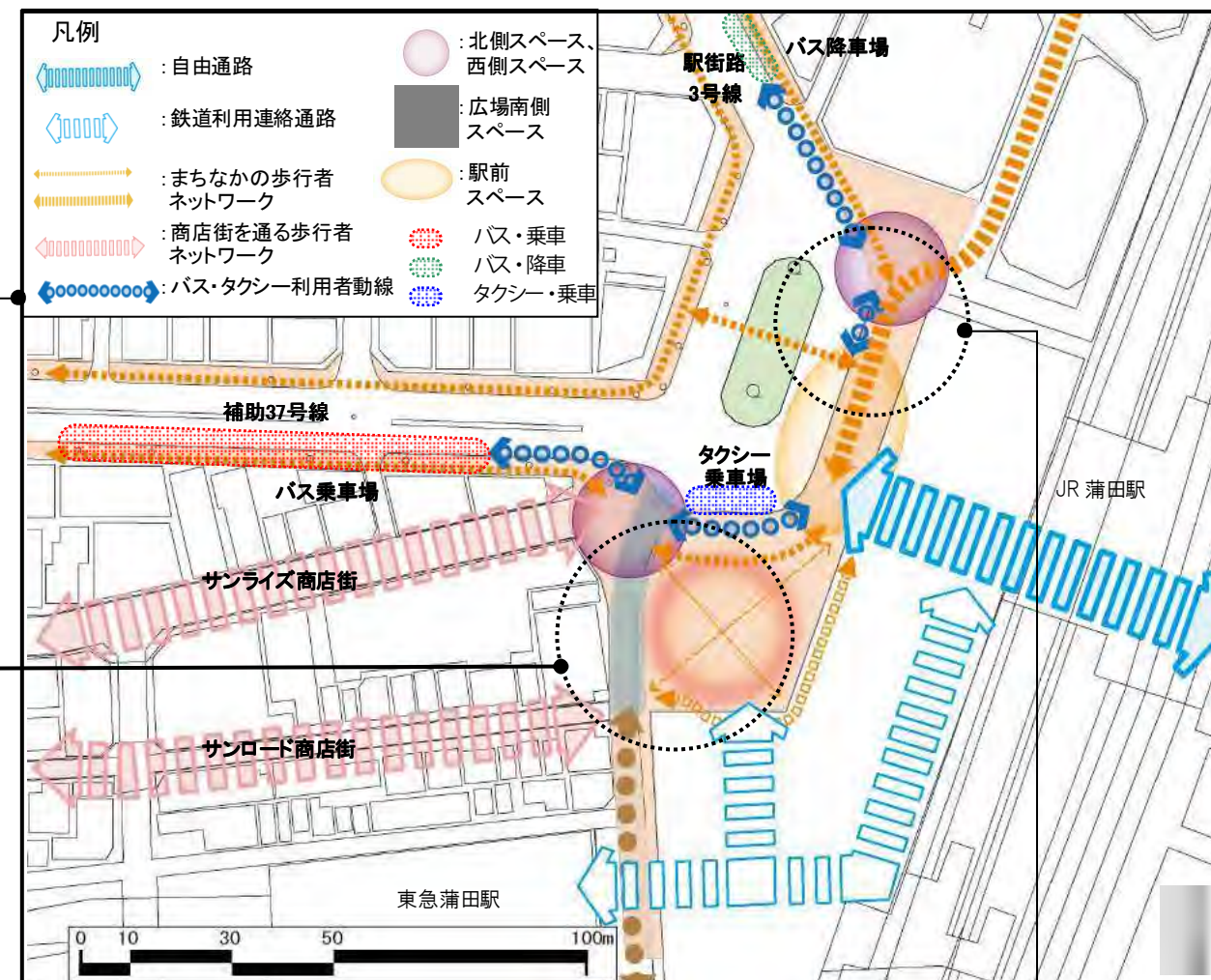
新空港線整備を踏まえ駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備

- 交通施設の再配置の検討
- 自由通路と駅前広場の結節
- 補助37号線歩道拡幅の検討

駅前広場全体



整備イメージ



広場北側歩道部の歩行者動線確保



広場南側のフラット化



※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。